Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 6

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INTERROGAZIONI

25ª seduta (pomeridiana): mercoledì 18 settembre 2013

Presidenza del presidente MATTEOLI

IN 0079
TIPOGRAFIA DEL SENATO

I N D I C E

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 5, 8
GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti* 3, 6
MARGIOTTA *(PD)* 5, 6
ALLEGATO (contiene i testi di seduta) 9

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà:Misto-SEL.

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Girlanda.

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-00103, presentata dal senatore Margiotta.

GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Con riferimento alle problematiche indicate dall'onorevole senatore, devo preliminarmente evidenziare che gli Eurostar Roma-Potenza-Taranto (e viceversa), effettuati sino a dicembre 2010, presentavano da tempo un rapporto costi/ricavi negativo, a causa di una forte diminuzione della frequentazione, con perdite rilevanti per il gestore ferroviario; pertanto, al fine di mantenere attivo il servizio sulla suddetta relazione, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'orario in vigore dal 12 dicembre 2010 sono stati trasformati in Intercity e inseriti nel Contratto di servizio 2009-2014, stipulato tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia.

La caratteristica dei treni oggetto di detto Contratto è infatti quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia e pertanto i Ministeri contraenti, nell'ambito delle risorse di cui dispongono, erogano corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel piano economico-finanziario inserito nel Contratto stesso.

Relativamente agli specifici rilievi avanzati dall'interrogante in ordine alla qualità del servizio sulla direttrice Roma-Potenza, sia per quanto riguarda i ritardi, sia per quanto concerne la qualità delle carrozze e delle motrici dei treni, sulla base delle informazioni assunte presso il gruppo Ferrovie dello Stato, devo far presente che i diversi rotabili vengono impiegati da Trenitalia indistintamente su tutta la rete nazionale, tenendo conto, in particolare, delle caratteristiche dell'infrastruttura su cui sono destinati a circolare e della tipologia del servizio da svolgere.

Peraltro, tutto il materiale rotabile utilizzato da Trenitalia nei servizi di trasporto che interessano la direttrice Roma-Potenza-Taranto, che è conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla normativa vigente, viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e alla scadenza temporale prevista, con varie

fasi di controllo, verifiche ed interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo.

In particolare, il servizio Intercity viene svolto da convogli allestiti con vetture del tipo «Frecciabianca» e con le nuove carrozze Intercity della serie 270, in servizio solo da qualche mese: si tratta infatti, nell'ambito del parco Intercity, del materiale rotabile di più recente immissione in esercizio dopo un processo di riqualificazione degli impianti e degli arredi.

Con specifico riferimento alla coppia di Intercity 700/707 Taranto-Roma (e viceversa) – effettuata con carrozze Intercity serie 270 – il gruppo Ferrovie dello Stato ha comunicato che, effettivamente, di recente si sono verificati alcuni episodi di malfunzionamento, riconducibili essenzialmente alla prima fase della messa in esercizio del materiale rotabile dopo detto processo di riqualificazione, che hanno provocato ripercussioni sulla regolarità del servizio.

Si è reso necessario, pertanto, il ricorso ad alcuni interventi di natura tecnica dedicati al superamento di tali problematiche; le attività tecnologiche attualmente in corso di svolgimento per la flotta Intercity 270 consentiranno progressivamente il ripristino della piena efficienza di tali rotabili, con conseguente miglioramento del livello di *comfort* e della regolarità di marcia. In particolare, per l'Intercity 707 gli indici di puntualità registrati dalla terza decade di agosto hanno già mostrato segni di una tendenziale positiva evoluzione.

Per quanto riguarda invece la coppia di Intercity 701/702 Roma-Taranto (e viceversa), il servizio viene effettuato con vetture del tipo «Frecciabianca» la cui puntualità, dopo il periodo iniziale di «rodaggio», è in via di miglioramento.

Sul fattore della qualità dei servizi dei collegamenti inseriti nel Contratto di servizio per la media e lunga percorrenza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può incidere, in primo luogo, in termini tariffari, sulla base di quanto indicato dal citato atto negoziale: l'articolo 5, infatti, pone a carico della società erogatrice la rilevazione dei valori degli indicatori di qualità, i quali concorrono, unitamente ad altri elementi, alla determinazione dell'incremento tariffario dei servizi che compongono l'offerta sovvenzionata dallo Stato.

Inoltre, la puntualità dei collegamenti compresi nel Contratto di servizio, qualora non assicurata secondo quanto contrattualmente previsto, contribuisce, unitamente agli altri fattori di qualità, alla determinazione di penali che vanno poi a ridurre l'ammontare delle risorse da versare all'impresa ferroviaria.

Per completezza d'informazione, comunico che per il primo semestre 2013 i dati disponibili sulla puntualità, riferiti al complesso di tutti i collegamenti contrattualizzati e quindi monitorati, hanno riportato un valore statistico superiore all'obiettivo che il Contratto prevede come *standard* minimo da raggiungere senza incorrere in penalità, pari al 91 per cento per la puntualità entro 30 minuti dall'orario previsto. In particolare, nel primo trimestre la percentuale dei treni giunti entro 30 minuti è stata

pari al 93,13 per cento, mentre nel secondo trimestre si è presentata lievemente inferiore, ovvero pari al 92,78 per cento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti continuerà a vigilare, con rinnovato impegno, per assicurare all'utenza collegamenti adeguati ed efficienti.

MARGIOTTA *(PD)*. Signor Presidente, prendo atto anzitutto del fatto che il Ministero – e quindi Trenitalia per parte sua – riconosce come, nei mesi oggetto della mia interrogazione, vi sia stato un ritardo effettivamente eccessivo e non sopportabile. Si dice che si sta correndo ai ripari; vedremo se ciò è vero. Ad oggi ci sono dei miglioramenti, ma sono ancora davvero piccoli. La mia interrogazione era relativa agli ingenti ritardi che subiscono i treni Intercity che collegano Potenza con Roma. Potenza è già stata fortemente penalizzata: prima ci arrivava almeno un Eurostar. Ovviamente siamo ben al di fuori dell'alta velocità, che si ferma a Salerno, come Cristo si fermava ad Eboli; ma almeno l'Eurostar, fino ad un po' di tempo fa, c'era. È stato soppresso un paio di anni fa. Abbiamo elevato una serie di proteste, insieme ai parlamentari tarantini, senza ottenere però alcun risultato. Siamo serviti dunque soltanto da un Intercity, che impiega, da Potenza a Roma, 4 ore e 40 minuti, quando in macchina si impiegano 2 ore e mezza. Ora questi tempi, che sono già indegni per un Paese civile, risultano ulteriormente appesantiti dal fatto che, per ul lungo periodo, questi Intercity hanno dei ritardi notevoli. C'è stata una lunghissima polemica sui *social network* al riguardo e lo stesso sindaco della mia città ha scritto a Trenitalia per ottenere un intervento celere.

Quanto ai dati finali relativi alla puntualità complessiva, sono evidentemente dati medi, che si riferiscono all'intero territorio nazionale. Mi fa piacere che vi siano dati positivi in altre parti d'Italia, ma ciò poco aiuta la valutazione dei lucani rispetto ai ritardi dei treni in Basilicata.

In conclusione, mi dichiaro solo parzialmente soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione n. 3-00160, presentata dal senatore Margiotta.

Questa interrogazione – sul cui merito non intervengo – riguarda un tema su cui la nostra Commissione si è recentemente soffermata, ovvero quello delle barriere di sicurezza stradale. Voglio informarvi che la FINCO mi ha scritto una lettera chiedendo una audizione, in generale per tutta la rete autostradale, ma in modo specifico per quanto riguarda proprio il testo di questo documento di sindacato ispettivo.

La materia in questione è attualmente regolata dal decreto ministeriale n. 223 del 1992, che io considero veramente superato e che nei tre anni e mezzo in cui ho ricoperto la carica di Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ho tentato in tutti i modi, purtroppo inutilmente, di modificare. Tra le lacune gravi segnalo che mancano indicazioni di un termine

specifico entro il quale debbono essere sostituite le barriere di sicurezza, in particolare i *new jersey*.

Il tema è di grande attualità e ci deve far riflettere, come testimoniato anche dal tragico incidente dello scorso luglio, che ha coinvolto un pullman sul viadotto di Monteforte Irpino e nel quale hanno perso la vita quaranta persone. Credo la Commissione farebbe bene ad occuparsi della materia. Mi rendo conto che se noi proponiamo di modificare il decreto ministeriale sopra citato possiamo essere accusati di favorire un certo tipo di industria, tuttavia preferisco essere accusato di favoritismo che di non aver fatto niente per mettere in sicurezza le nostre strade.

Tutto questo senza entrare nel merito della risposta del Sottosegretario, al quale lascio la parola.

GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, il senatore Margiotta porta all'attenzione del Governo il delicato tema delle barriere di sicurezza stradale. In particolare, l'interrogazione si riferisce alla proposta di decreto dirigenziale relativo all'aggiornamento delle istruzioni tecniche inerenti all'uso e all'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale.

Il testo del decreto è stato predisposto dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi anche del supporto di un gruppo di lavoro appositamente costituito, al quale hanno partecipato anche rappresentanti dell'UNI, degli enti proprietari delle strade, dei concessionari stradali, dei costruttori dei dispositivi di ritenuta stradale, nonché di docenti universitari ed esperti del settore.

Successivamente il testo è stato trasmesso, per il prescritto parere, al Consiglio superiore dei lavori pubblici ed è stato oggetto di un primo esame presso il suddetto Consiglio nella adunanza della quinta sezione dello scorso 16 maggio. In tale circostanza la commissione relatrice ha riferito in merito all'esame svolto, ma non si è pervenuti alla emissione di un parere definitivo.

L'esigenza di una revisione delle istruzioni scaturisce dalla necessità di armonizzare il quadro normativo nazionale alla intervenuta cogenza delle disposizioni comunitarie in materia di marcatura CE delle barriere di protezione, che non sono più soggette a procedure di omologazione secondo la previgente disciplina nazionale.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel fornire le informazioni di competenza, ha rilevato, quale osservazione di carattere generale, che in relazione al mutato quadro normativo di riferimento, sarebbe necessario procedere ad un riesame e ad una armonizzazione sistematica di tutta la normativa di settore che, a partire dal 1992, è stata oggetto di successivi aggiornamenti e disposizioni parziali, a scapito della unitarietà di riferimenti.

Il decreto, oltre ad una serie di indicazioni per la progettazione e l'accettazione delle installazioni delle barriere, comprende, tra l'altro, una ridefinizione delle classi minime di barriere di protezione da adottare in relazione alla tipologia di strada, al volume e alla composizione del

traffico e alla caratteristica della tratta stradale (rilevato, bordoponte, spartitraffico). Il principio base su cui si fonda la diversa graduazione delle classi di barriere da adottare è riconducibile alla considerazione che la classe di protezione massima, condizionata dalla prestazione di protezione nei confronti del veicolo pesante, proprio per la sua rigidezza può provocare risentimenti e danni più severi per i passeggeri dei veicoli leggeri rispetto all'impiego di protezioni principalmente dimensionate per quest'ultima classe di veicoli. Ne è conseguita la proposta di adottare criteri e classi di protezione che sono dimensionati sul volume e sulla componente di traffico più rappresentativa. Nel caso di prevalenza dei veicoli leggeri, con il decreto in esame è stata proposta una riduzione della classe di protezione della barriera.

Pur ritenendo condivisibile in linea generale detto principio, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in sede di primo approccio, è dell'avviso che la protezione con le barriere, e le corrispondenti classi di protezione, siano solo una delle componenti che intervengono nella sicurezza stradale. Infatti, oltre alla componente di protezione passiva rappresentata dalle barriere, sono altrettanto rilevanti le componenti di protezione attiva che afferiscono al comportamento degli utenti e alle caratteristiche del tracciato stradale, composizione plano-altimetrica dell'asse stradale e sezione trasversale, in relazione al controllo delle velocità massime e al volume e alla composizione del traffico.

In materia di sicurezza stradale è vigente il decreto legislativo n. 35 del 15 marzo 2011, di recepimento della direttiva europea 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, che prevede disposizioni per la specifica valutazione della sicurezza delle nuove infrastrutture e della rete esistente, con classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti e relative priorità per interventi correttivi. Nel richiamare tale disposizione generale, che assume il rango di normativa quadro di riferimento per la sicurezza stradale, il Consiglio rileva che, a fronte dei livelli di protezione minima proposti, sarebbero da adottare interventi di protezione di classe più elevata in relazione alle analisi della sicurezza lungo la rete stradale esistente e di nuova realizzazione che devono essere condotte in ossequio al richiamato decreto legislativo n. 35 del 2011. Pertanto, lo stesso consesso sta ponendo in essere ulteriori approfondimenti in vista dell'emissione del previsto parere sulle istruzioni in oggetto in occasione di una prossima seduta utile.

Nel concludere, in merito a tutte le perplessità segnalate dall'onorevole interrogante, assicuro che i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, considerata la delicatezza dell'argomento, proseguiranno, con l'attenzione dovuta, alla valutazione della proposta di aggiornamento delle istruzioni tecniche affinché i livelli di sicurezza stradale siano assolutamente garantiti.

MARGIOTTA *(PD)*. L'introduzione del Presidente, per autorevolezza e competenza, rende facile la mia replica alla risposta del Sottosegretario.

Mi fa piacere che il Ministero abbia colto le problematicità del caso. Questa interrogazione fu presentata immediatamente prima dell'incidente ricordato dal Presidente e di cui ci siamo occupati in Commissione, che ha coinvolto anche dei bambini, mettendo in evidenza come, tra i tanti elementi, come correttamente spiegava il Ministero, le barriere stradali abbiano una loro importanza.

La mia interrogazione era conseguenza dell'allarme, anzitutto nel mondo scientifico prima ancora che in quello economico, in relazione a questa bozza di documento, in cui si prevedevano una serie di soluzioni che di fatto abbassavano le soglie di sicurezza anziché incrementarle, laddove l'incremento delle soglie di sicurezza è un obiettivo anche della Comunità europea oltre ad essere un sacrosanto dovere del Parlamento e di questa Commissione in maniera particolare.

Che il Ministero voglia approfondire la questione e non consideri quel documento come conclusivo mi fa molto piacere. Io ritengo che proprio l'attenzione che il Presidente della Commissione ha rivolto al testo possa essere un buon viatico perché questa Commissione continui ad occuparsi del problema, non solo in occasione di una interrogazione, quindi in una situazione *spot*, ma in maniera più sistematica e con metodo più approfondito. In questo modo potremo fare la nostra parte, di concerto con il Ministero, per migliorare quanto più possibile le caratteristiche di sicurezza della nostra rete stradale.

In conclusione, mi dichiaro solo parzialmente soddisfatto della risposta del Sottosegretario.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 15,05.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

MARGIOTTA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che:

il diritto alla mobilità e il servizio dei trasporti hanno valore universale che lo Stato deve poter garantire ad ogni suo cittadino, con prestazioni di buona qualità ed efficienza su tutto il territorio nazionale;

Trenitalia dal 12 dicembre 2011 ha soppresso i treni Eurostar 9360 e 9363 Potenza-Roma;

Trenitalia ha sostituito tali treni con degli Intercity, in particolare il treno IC 702 in partenza da Potenza per Roma alle ore 9.44 e il treno IC 707 in partenza da Roma per Potenza alle ore 15.39, i quali impiegano 4 ore e 40 minuti per compiere la tratta, tempo di percorrenza di per sé inaccettabile, anche qualora fosse rispettato;

i treni IC 702 e IC 707 hanno carrozze non adeguate e motrici troppo vecchie e portano ritardi, ormai diventati norma, di non meno di 30 minuti;

nonostante il disservizio sia stato segnalato più volte a Trenitalia, nulla è variato con grave danno per la comunità lucana,

si chiede di sapere se il Governo non ritenga opportuno intervenire presso Trenitalia affinché provveda con la massima sollecitudine al ripristino del servizio Eurostar che collega Potenza con Roma, o, almeno, affinché garantisca a tale area del Paese un servizio pubblico civile ed efficiente, con treni adeguati e senza i ripetuti e frequenti ritardi che i cittadini sono costretti a subire ormai da troppo tempo.

(3-00103)

MARGIOTTA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

il gruppo di lavoro per la predisposizione delle linee guida generali per la corretta installazione dei dispositivi di ritenuta stradale, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha svolto a metà novembre 2012 la sua ultima riunione di aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza;

a giudizio dell'interrogante, il documento parrebbe purtroppo determinare, nel complesso, un minore livello di sicurezza rispetto a quanto ora garantito dalle istruzioni in vigore (del 21 giugno 2004) e dalla circolare ad esse connessa;

la Comunità europea si è posta il chiaro obiettivo di ridurre, entro il 2020, il numero di vittime della strada a meno del 50 per cento di quelle attuali;

il numero di vittime conseguenti alla fuoriuscita dalle barriere è il secondo nella triste classifica delle vittime sulla strade extraurbane;

le differenze tra le vecchie istruzioni e le nuove paiono all'interrogante riassumibili come di seguito descritto;

vi è il rischio di abbassamento delle soglie di attenzione: se infatti nella versione del 1992 l'obiettivo era assicurare un livello sostenibile o accettabile di sicurezza, tutelando, indistintamente, sia gli utenti della strada sia i terzi esterni, sensibilizzando altresì gli operatori affinché i dispositivi impiegati siano in grado di limitare gli effetti dell'urto sui passeggeri, secondo il nuovo dispositivo l'intento è solo quello di tentare di mitigare le conseguenze dello svio dei veicoli incidentati (entro i limiti stabiliti dalle stesse istruzioni tecniche). Una tale metamorfosi non è meramente formale, evidente è infatti il tentativo di ridefinire «al ribasso» le responsabilità degli operatori del settore; con il risultato di norme che inevitabilmente porteranno ad un sensibile abbassamento generale degli *standard* di sicurezza stradale, senza altra giustificazione se non quella, difficilmente accettabile in una norma, della necessaria riduzione dei costi;

è possibile che si realizzi una riduzione dei livelli minimi di contenimento delle barriere. Il processo è già in atto: a) mancano studi che mostrino l'effettiva utilità di ridurre le attuali prescrizioni; b) risulta sottovalutata l'intrinseca pericolosità di alcuni siti; c) non viene presa in considerazione la realtà delle barriere oggi presenti sul mercato; d) non si considera la specificità della sicurezza relativa ai conducenti dei veicoli più pesanti. Potrebbe così accadere che le autostrade che portano ai valichi di frontiera, caratterizzate spesso da condizioni climatiche molto severe, avranno barriere di sicurezza sicure per autocarri medio-pesanti, ma non certamente sicure per gli autoarticolati molto pesanti;

si rischia, inoltre, che venga trascurata la necessità di adoperare barriere di livello «L» sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, dove le barriere di classe «L» sono le uniche che danno «certezza» del corretto contenimento delle autovetture tipo Audi, BMW eccetera, mentre invece quelle attualmente previste danno «certezza» del corretto contenimento delle sole autovetture del tipo Fiat Punto, Opel Corsa eccetera. Tutto ciò costituisce, a parere dell'interrogante, un controsenso per le autostrade e per le autostrade principali;

sulle strade locali extraurbane si adopererebbe un livello di contenimento che non è assolutamente adatto al contenimento dei piccoli autocarri e dei furgoni a pieno carico, nonostante tale categoria di veicoli non sia affatto trascurabile per le strade locali;

non verrebbe fornita alcuna indicazione, anche non prescrittiva, per le strade urbane. Su queste ultime potrebbe accadere di tutto. E la cronaca, purtroppo, regolarmente propone i casi di autovetture o piccoli autocarri fuoriusciti dalla sede stradale, finiti sulla sottostante autostrada o altro;

non vi sarebbe alcun limite all'impiego di barriere con elevato livello di severità in caso di urto da parte delle autovetture. Ciò è stato fatto trascurando del tutto la circostanza che le vetture possono praticamente distruggersi nel caso di barriere con elevato livello di severità (classe «C») e non considerando in alcun modo che in tutti i Paesi europei l'impiego di tale livello viene consentito solo in casi eccezionali;

si corre il rischio che in alcuni casi le ruote dei veicoli finiscano nelle scarpate anche per più di un metro; un'eventualità concreta se non verrà tenuto in debito conto il fatto che una tale condizione può determinare il ribaltamento dei veicoli, tanto più che, ponendo un limite molto più restrittivo, sarebbe possibile l'utile ricorso a molteplici prodotti italiani di livello e affidabilità;

non esisterebbe l'obbligo a che la resistenza delle barriere su strada sia in tutto e per tutto uguale a quella delle prove di *crash*. Nel senso che potrebbe in ipotesi accadere che lungo le strade le barriere risultino installate nel fango, il che evidentemente farebbe venire meno la loro capacità di contenimento;

risulta trascurato anche l'impiego dei terminali speciali rispetto ai terminali «semplici», tanto più che questi ultimi non offrono alcuna certezza di sicurezza nel caso di impatto da parte di veicoli leggeri; potrebbe aversi ad esempio il caso di tratti di circa 10 metri in cui l'impatto potrebbe avere conseguenze molto gravi,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda attivarsi al fine di modificare il documento citato per elevare il livello di sicurezza ivi previsto, mantenendo almeno il livello attuale;

se non ritenga di condividere la tesi secondo la quale una riduzione sarà eventualmente possibile in futuro, solo a seguito di studi adeguati che certifichino l'inefficienza dell'attuale livello di sicurezza.

(3-00160)

€ 1,00